

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Klaus Barthel, Willi Brase, Ulla Burchardt, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Michael Gerdes, Iris Gleicke, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hagemann, Gustav Herzog, Christel Humme, Oliver Kaczmarek, Johannes Kahrs, Daniela Kolbe (Leipzig), Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, René Röspel, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Marianne Schieder (Schwandorf), Swen Schulz (Spandau), Andrea Wicklein, Dagmar Ziegler, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Weiterentwicklung des Krisenmanagements der Bundesregierung bei Beeinträchtigungen im Luftverkehr wegen erhöhter Konzentration von Vulkanasche im Luftraum**

Der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull zwischen März und Mai 2010 führte zu massiven Problemen im europäischen Flugverkehr. Zahllose Flüge wurden gestrichen und tausende Flugreisende konnten ihre geplanten Reisen nicht antreten oder mussten auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Ausbruch dieses Vulkans mehrere Mrd. Euro Schaden verursacht hat. Das unzureichende Krisenmanagement der Bundesregierung und das Fehlen einer politischen Führung zeigte sich unter anderem in der Anordnung der Durchführung von Flügen im kontrollierten Sichtflugverfahren (CVFR) von deutschen Fluggesellschaften, die das dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nachgeordnete Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als unbedenklich bewertet hatte. Fluglotsen, Flugkapitäne und die Gewerkschaft VEREINIGUNG COCKPIT E. V. haben diese Entscheidung massiv kritisiert, da damit die Verantwortung für die Sicherheit der Passagiere komplett auf den Piloten eines Flugzeuges übertragen wurde. Auch der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat sich am 17. Mai 2010 von der Zustimmung zur Durchführung von kontrollierten Sichtflügen distanziert (vgl. ARD-Magazin report MÜNCHEN vom 17. Mai 2010).

Auch ein einheitliches koordiniertes Krisenmanagement der europäischen Staaten blieb aus. In der Sondersitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 20. April 2010 wurde deutlich, dass zu wenig Erkenntnisse dazu vorliegen, welche Wirkungen Vulkanasche auf Flugzeugtriebwerke ausüben kann. Die Entscheidungen zur Einschränkung und zur Wiederaufnahme des Flugverkehrs basierten nicht auf gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Aufgrund vieler nicht geklärter und noch laufender Entscheidungsprozesse innerhalb der Bundesregierung und dem bisherigen Scheitern von europäischen und internationalen Bemühungen für ein einheitliches Vorgehen bezüglich eines umfassenden Krisenmanagements besteht die Befürchtung, dass Deutschland

für den Umgang mit einem künftigen Vulkanasche-Szenario in Bezug auf den Luftverkehr nicht besser vorbereitet ist als im April/Mai 2010.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Form hat die Bundesregierung für einen ähnlichen Vorfall, wie dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull und des dadurch mit Vulkanasche kontaminierten Luftraums, die Voraussetzungen für ein nationales, europäisches und internationales Krisenmanagement geschaffen?
2. Worin bestehen die bisherigen Aktivitäten der Bundesregierung, um für den Fall eines erneuten Ausbruchs eines Vulkans in Europa unter der Beteiligung aller Betroffenen die Einrichtung eines nationalen Krisenstabes beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu ermöglichen und dabei die Arbeit des operativen Krisenzentrums der Deutschen Flugsicherung (DFS) einzubinden und für den Krisenfall zu optimieren?
3. Wie häufig haben die zwei Arbeitsgruppen „Wertschöpfung in Notfallsituationen“ und „Schadensbilanz“, die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie in der Krise im Frühjahr 2010 gebildet worden sind, in welcher Zusammensetzung getagt, und welche Ergebnisse haben sie bisher vorgelegt?
4. Wann haben seit dem 27. April 2010 die vom BMVBS eingerichteten Arbeitsgruppen zum Thema „Meteorologie und Messtechnik“ und „Flugzeugtechnik“ unter der Leitung von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle nach dem mangelhaften Krisenmanagement während der Luftraumkontamination mit Vulkanasche als Folge des Ausbruchs des Vulkans Eyjafjallajökull getagt, und was war der Inhalt der jeweiligen Treffen?
5. Welche Vertreter von Gruppen und Institutionen und welche Vertreter des BMVBS haben an welcher der jeweiligen Sitzungen der beiden Arbeitsgruppen seit ihrer Einsetzung teilgenommen?
6. Was waren die Ergebnisse der bisherigen Treffen, und wird es weitere Treffen geben?  
Wenn ja, was werden die Themen der kommenden Treffen sein?
7. Teilt die Bundesregierung die Aussage von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle vom 3. September 2010 in einem Treffen mit Vertretern der Luftverkehrsbranche, dass das Thema Schlussfolgerungen für das Krisenmanagement für den Fall der erhöhten Konzentration von Vulkanasche in der Luft in den letzten Wochen abschließend mit allen Beteiligten beraten worden sei, und wenn ja, was ist Grundlage der Aussage?
8. Welche Maßnahmen wurden in den beiden oben genannten Arbeitsgruppen des BMVBS mit allen Beteiligten abgestimmt, und wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung bei der Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen aus?
9. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Umsetzung der Mehrheit der in den beiden Arbeitsgruppen des BMVBS besprochenen Maßnahmen noch aussteht?
10. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Leitung des Bundesverkehrsministeriums die Umsetzung der in den beiden Arbeitsgruppen des BMVBS vereinbarten Maßnahmen weiterhin politisch begleitet, und wie wird das Monitoring durch das BMVBS bei der Umsetzung aussehen?
11. Was hat die Bundesregierung bereits getan bzw. was plant sie zu tun, um die entsprechenden rechtlichen Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene herbeizuführen, um die von Bundesminister für Verkehr, Bau und

Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, benannten „kuriosen Lücken“ im rechtlichen Regelsystem, die nach seiner Aussage von den Fluggesellschaften bei der Durchführung der kontrollierten Sichtflüge ausgenutzt wurden, geschlossen werden?

12. Liegen der Bundesregierung mittlerweile wissenschaftliche Erkenntnisse und Belege zur Bestimmung für Grenzwerte, bis zu welcher Aschekonzentration in der Luft ein Flug für Luftfahrzeuge sicher möglich ist, vor, die im nationalen oder europäischen Recht verankert werden können, falls nicht, was sind die Gründe, und wann rechnet die Bundesregierung mit dem Vorliegen entsprechender Fakten?
13. Wie unterstützt die Bundesregierung eine engere Kooperation und einen engeren Erfahrungsaustausch mit anderen Staaten bezüglich des Umgangs mit Vulkanasche und ihrer Auswirkung auf den Luftverkehr, besonders mit Staaten, die mehr Erfahrungen mit Krisenszenarien mit erhöhter Vulkanaschekonzentration gesammelt haben?
14. Was plant die Bundesregierung, um künftig eine einheitliche Vorgehensweise bei Vulkanaschelagen in der EU zu erreichen?  
Wie wird die Europäische Kommission bei diesem Vorhaben von der Bundesregierung unterstützt?
15. Was plant die Europäische Kommission genau, und beteiligt sich die Bundesregierung aktiv an den Überlegungen oder wartet sie deren Ergebnisse ab?
16. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Stand der Arbeiten in der zuständigen Ratsarbeitsgruppe?
17. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Gründe, dass sich bis jetzt die Mitgliedstaaten der Europäischen Union noch nicht auf ein einheitliches Vorgehen einigen konnten, obwohl der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, bis zum Herbst 2010 einheitliche europäische Grenzwerte und ein einheitliches europäisches Krisenmanagement angekündigt hatte?
18. Wie ist die Position der Bundesregierung zu den Inhalten des im Juli 2010 von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO veröffentlichten neuen Volcanic Ash Contingency Plans für Europa und den Nordatlantik, der den Staaten zusätzliche Befugnisse einräumt, bei Vulkanaschelagen weitergehende Flugzeuglaubnisse einzuräumen als im April 2010, aber die nationale behördliche Entscheidungskompetenz in diesen Situationen festschreibt?
19. Wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Volcanic Ash Contingency Plans der ICAO bei ähnlichen Ereignissen, wie dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull bei durch Vulkanasche kontaminiertem Luftraum, den Fluggesellschaften zukünftig weitergehende Flugzeuglaubnisse einräumen als im April 2010, und wie werden diese weitergehenden Flugzeuglaubnisse aussehen, bzw. wie weit werden diese Flugzeuglaubnisse nach Ansicht der Bundesregierung dann gehen können?
20. Welche Entscheidungsbefugnisse bzw. Verantwortlichkeiten plant die Bundesregierung im Fall eines erneuten Vulkanausbruchs, auf die Fluggesellschaften zu übertragen?
21. Plant die Bundesregierung für den Fall der erhöhten Aschekonzentration in der Luft genauso wie bei der Ermöglichung des kontrollierten Sichtflugs für die deutschen Fluggesellschaften durch das dem BMVBS nachgeordnete Luftfahrt-Bundesamt (LBA) im Frühjahr 2010 zukünftig eine ähnliche Übertragung der Verantwortlichkeiten auf die Fluggesellschaften und letztlich auf die Piloten oder weitergehende Verantwortlichkeitsregelungen?

22. Was ist der Grund für diese Entscheidung, und wie sieht die Bundesregierung dabei die Sicherheit der Passagiere ausreichend gewährleistet?
23. Wie gewährleistet die Bundesregierung die adäquate und effiziente Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an der globalen Vereinheitlichung von Verfahrensweisen und Grenzwerten, mit der die ICAO die International Volcanic Ash Task Force (IVATF) befasst hat und zu der unter anderem Vertreter des Deutschen Wetterdienstes aus dem Geschäftsbereich des BMVBS und der International Air Transport Association (IATA) gehören?
24. In welcher Form unterstützt die Bundesregierung die Arbeit der Volcanic Ash Task Force bei der ICAO aktiv, um eine globale einheitliche Vorgehensweise zu erreichen?
25. Wie positioniert sich die Bundesregierung zur Forderung vieler Airlines auf der Basis akkurater und umfassender Information über die Atmosphärenverhältnisse und eigenem Risk Assessment selbst entscheiden zu wollen, ob, wann und wo sie im Fall einer erhöhten Vulkanaschekonzentration fliegen können, wie es offensichtlich in den USA, Kanada und Japan praktiziert wird?
26. Ist die Bundesregierung bereit, in diesem Zusammenhang ihre Verantwortung und hoheitliche Entscheidungsgewalt über Flugverbote und zulässige Grenzwerte von unabhängigen Behörden auf die Fluggesellschaften zu übertragen, und wenn ja, in welchem Rahmen?
27. Sieht die Bundesregierung bei einer solchen Entscheidung die Sicherheit der Fluggäste ausreichend gewahrt?
28. Wie bewertet die Bundesregierung die nationale Regelung der britischen Luftfahrtbehörde CAA vom 5. November 2010, die den Airlines mehr eigene Entscheidungskompetenz im Fall der erhöhten Konzentration von Vulkanasche in der Luft überlässt?
29. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auflagen für das sichere Fliegen bei erhöhter Vulkanaschekonzentrationen in der nationalen Regelung der britischen Luftfahrtbehörde CAA unter der besonderen Berücksichtigung der Tatsache, dass die dort festgeschriebenen Grenzwerte über den vom BMVBS bislang in Betracht gezogenen Grenzwerten liegen?
30. Beabsichtigt die Bundesregierung das von der CAA im November 2010 eingeführte Verfahren zum Umgang mit Vulkanasche im Luftverkehr oder Teile davon zu übernehmen, und wie lautet die Begründung der Bundesregierung für ihre Entscheidung?

Berlin, den 26. Januar 2011

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**